

L'INCUBO CONTINUA

La Roma-Latina non si fa più

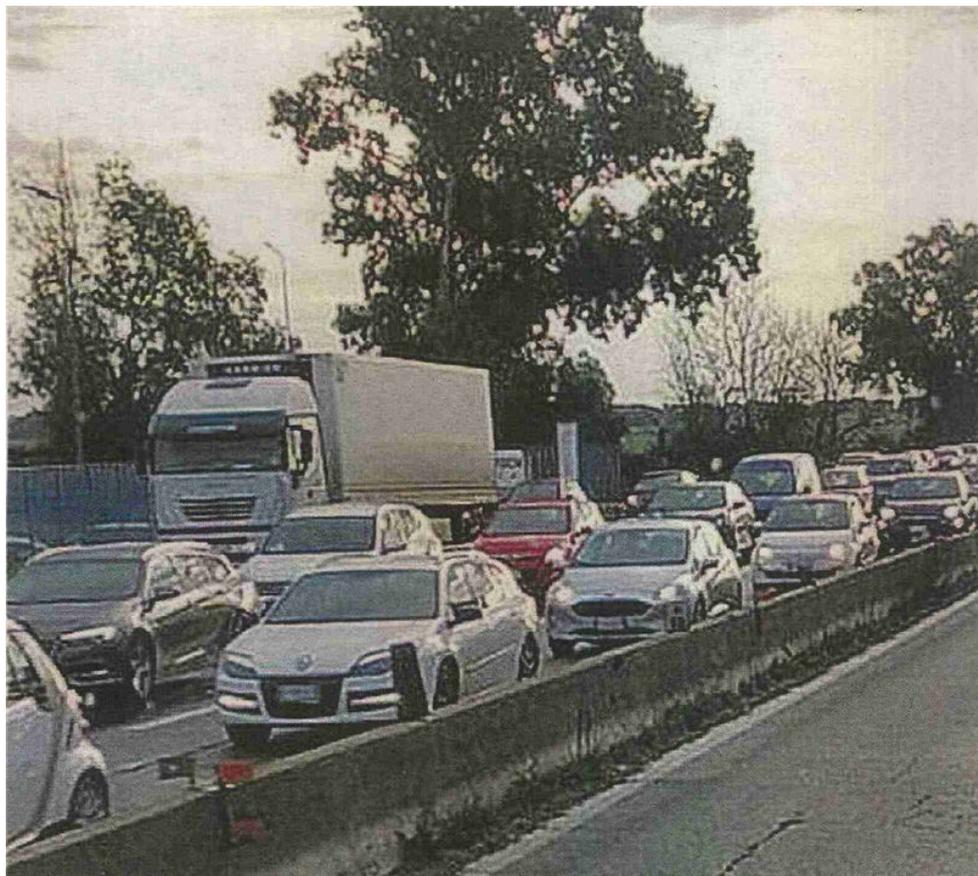
Ci resta la Pontina

*Il Governo mette in liquidazione la società creata nel 2008 dalla Regione Lazio
Troppo tempo sprecato. Nessun euro dal Pnrr*

••• Se Messina attende da decenni l'improbabile Ponte, la Pontina da 15 anni aspetta l'agognata autostrada Roma-Latina. E chissà quanto tempo ancora dovrà aspettare, visto che il Ministero delle Infrastrutture ha appena nominato il «commissario liquidatore della Società Autostrade del Lazio S.p.A.». Ossia proprio la società mista, costituita il 4 marzo 2008, sorta come «soggetto aggiudicatore per il compimento di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la procedura ad evidenza pubblica di affidamento della concessione dell'intervento

Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone». Un'opera evidentemente ritenuta interminabile sin dalla costituzione della società, considerato che per statuto ha una «durata fino al 2050, nata con un capitale sociale di 2,2 milioni di euro, sottoscritto in misura paritetica da Anas e Regione Lazio». Ma ora sarà il neo-commissario liquidatore, l'avvocato Nicola Maione, a liquidare ciò che resta della società regionale.

Sbraga a pagina 14



Peso: 1-31%,2-76%

FALLIMENTO TOTALE

L'arteria doveva rimpiazzare la Pontina, la strada più pericolosa d'Italia, per servire la grande realtà manifatturiera del basso Lazio

Così addio alla Roma-Latina

La società creata dalla Regione nel 2008 per realizzare l'autostrada finisce in liquidazione

ANTONIO SBRAGA

... Se Messina attende da decenni l'improbabile Ponte, la Pontina da 15 anni aspetta l'agognata autostrada Roma-Latina. E chissà quanto tempo ancora dovrà aspettare, visto che il Ministero delle Infrastrutture ha appena nominato il «commissario liquidatore della Società Autostrade del Lazio S.p.A.».

Ossia proprio la società mista, costituita il 4 marzo 2008, sorta come «soggetto aggiudicatore per il compimento di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la procedura ad evidenza pubblica di affidamento della concessione dell'intervento Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone».

Un'opera evidentemente ritenuta interminabile sin dalla costituzione della società, considerato che per statuto ha una «durata fino al 2050, nata con un capitale sociale di 2,2 milioni di euro, sottoscritto in misura paritetica da Anas e Regione Lazio». Ma ora sarà il neo-commissario liquidatore, l'avvocato Nicola Maione, a liquidare ciò che resta della società regionale. Commissariata dal governo in applicazione di un decreto varato nel settembre scorso, il 121, che scioglie e pone in liquidazione proprio tutte «le società che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del medesimo decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza re-

gionale».

E la società Autostrade del Lazio Spa «rientra nella fattispecie prevista - ha scritto lo stesso amministratore delegato, Domenico Petruzzelli (il Consiglio d'amministrazione era composto anche dal presidente, Luciana Selmi, e dalla consigliere Uliana Paladini) - in quanto il 10 giugno 2021 ha revocato in via di autotutela tutti gli atti della procedura di gara per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone».

Un progetto che era stato approvato sin dal lontano luglio 2007 dalla Regione Lazio. Due anni dopo, come ricostruisce la stessa società in via di liquidazione, il «31 marzo 2009, Autostrade del Lazio S.p.A. ha effettuato la consegna a tutte le amministrazioni competenti del progetto definitivo». Però la «procedura autorizzativa si è conclusa in data 18 novembre 2010, quando il CIPE ha approvato i progetti definitivi e preliminari degli assi autostradali Roma (Tor de' Cenci) - Latina e Cisterna - Valmontone e delle relative opere viarie di adduzione». Poi il Cipe, «su istanza del Ministero delle Infrastrutture, ha disposto che venisse effettuata una gara unica di concessione, includendo anche il tratto A12 - Tor de' Cenci, rimasto in fase di progettazione preliminare». Con l'approvazione «conclusiva il 12 novembre 2011». Ma la «procedura autorizzativa si è conclusa in data 3 agosto 2012». Però la «delibera non è, tuttavia, stata registrata dalla Corte dei Conti. Infatti, il 13 maggio

2013, la Sezione Centrale di Controllo della Corte dei Conti ha ricusato il visto e la conseguente registrazione della delibera per motivazioni legate essenzialmente alle regole contrattuali contenute nello schema di convenzione e nei suoi allegati».

E così il «2 agosto 2013 il CIPE ha nuovamente appro-

vato il progetto definitivo della tratta A12 - Tor de' Cenci e lo schema di convenzione è stato registrato dalla Corte dei Conti e pubblicato il 3 gennaio 2014». Un anno dopo, nel 2015, sono «pervenute le offerte dei concorrenti». E il «6 luglio 2016 è stata adottata la determina di aggiudicazione definitiva in favore del Consorzio Stabile SIS S.c.p.a., successivamente dichiarata efficace con delibera del 19 dicembre 2016». Però l'annunciata «realizzazione

di un collegamento autostradale tra la A12 "Roma - Civitavecchia" e la SR148 Pontina in località Tor de' Cenci" non è mai partita, fino alla revoca finale in via di autotutela di tutti gli atti della procedura di gara avvenuta nel giugno scorso. «Si era ingenerato un contenzioso con le due società Sis del gruppo Dogliani e Salini- Impregilo, poi Webuild, per circa 700 milioni di euro che di fatto venivano estromesse dalla realizzazione dell'opera, che pre-



Peso: 1-31%,2-76%

vedeva un costo pari a circa 2,7 miliardi di euro», ricorda un'interrogazione del consigliere regionale Massimiliano Maselli (Fdi), che ora chiede «in che modo la Regione Lazio intenda procedere alla realizzazione dell'autostrada Roma-Latina, di cui, in ben 9 anni di governo Zingaretti non si è riusciti ad aprire alcun cantiere per la realizzazione di un'opera sempre annunciata ma mai realizzata, che resta un miraggio: non risulta neanche tra le opere inserite nel Pnrr».

Nonostante una struttura produttiva pontina con un numero di imprese in costante crescita, che raggiunge le 10.334 unità, a partire dal trainante settore manifatturiero. Serviti, però, da una «rete stradale del tutto inefficiente - scrive il Focus Area Sud di Unindustria Lazio - Restano irrisolti i nodi dei collegamenti Roma - Latina e Cisterna - Valmontone». Stretti sulla Pontina come l'improbabile Ponte di Messina.

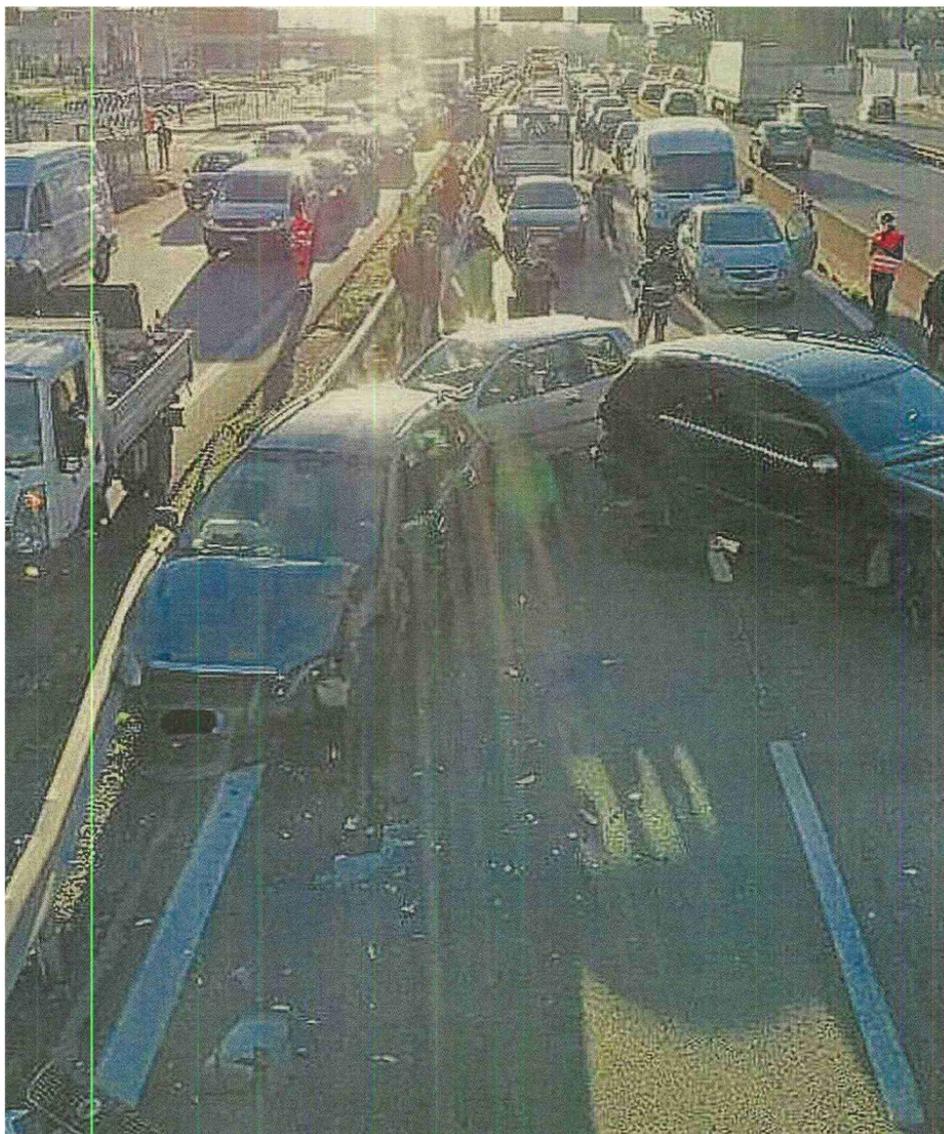
*Dimenticata pure dal Governo
L'opera strategica per il Lazio
e per la Capitale non è rientrata
nemmeno tra quelle che potevano
essere finanziate coi soldi Pnrr*

*Il sogno dell'aeroporto
L'infrastruttura sarebbe stata
propedeutica anche allo sposta-
mento del secondo hub romano
da Ciampino a Pratica di Mare*



Statale killer
Un incidente
sulla via Pontina
la più pericolosa
strada d'Italia

Nicola Zingaretti
Il Governatore
guida la Regione
Lazio dal 2013
e nessun passo
avanti è stato
fatto per l'opera
durante la sua
amministrazione



Peso: 1-31%,2-76%